

Les riverains d'Orly déçus par le plan de lutte contre le bruit

Aéroport de Paris-Orly - 17 déc. 2020 par MARINE LEGRAND

Selon Drapo, qui fédère près de 30 associations et 40 villes survolées, le projet présenté « ne comporte rien de nouveau par rapport au précédent ».



Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne). Près de 2 millions de personnes subissent les nuisances sonores de l'aéroport d'Orly.

« Ils se fichent vraiment de nous »

Plus que de la déception, la colère a envahi l'association Défenses des riverains de l'aéroport de Paris-Orly, Drapo, mardi. La préfecture et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ont présenté leur projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport. « Le document ne comporte rien de nouveau par rapport au précédent pour protéger davantage les 2 millions d'habitants qui subissent des nuisances sonores liées à Orly avec des répercussions sur leur santé », s'agace Gérard Bouthier, président de Drapo, qui fédère près de 30 associations et 40 villes survolées en Val-de-Marne, Essonne et Seine-et-Marne. « Les autorités ne veulent en aucun cas contraindre l'aérien, elles espèrent au contraire que le secteur va se redresser après cette année de Covid-19 », estime Luc Offenstein, vice-président de Drapo et président d'OYE 349 qui défend les Val-de-Marnais victimes de nuisances aériennes. « Nous aimerions par exemple aller vers une extension du couvre-feu (de 22 h 30 à 6 h 30 au lieu de 23 h 30 à 6 heures) afin de couvrir les 8 heures de répit recommandées par l'OMS. »

En outre, le texte accusera trois ans de retard puisqu'il aurait dû être produit en 2018 et ne le sera qu'en 2021, critique Drapo : « Officiellement, c'est le PPBE 2018-2023 ... »

« Certaines associations, comme France Environnement, ont constaté des avancées, au contraire, rétorque Martine Laquière, sous-préfète de l'Haÿ-les-Roses, le document prévoit par exemple de rétablir la zone C dans le plan d'exposition au bruit (PEB) d'Orly. Elle avait été supprimée en 2009. Les constructions ne sont pas autorisées systématiquement dans cette zone. Mais une telle mesure doit être soumise à une étude d'impact car les propriétés y perdront de la valeur, un particulier ne pourra pas forcément y vendre son pavillon à un promoteur pour y bâtir un immeuble, etc. »

Une absence « d'impartialité »

Drapo dénonce une absence d'impartialité dans un volet crucial du PPBE : l'étude d'impact, seule capable de réduire le nombre de mouvements aériens à Orly. L'Europe a chargé la DGAC de rédiger cette étude. La DGAC a mandaté ADP, l'exploitant de l'aéroport. ADP a sous-traité ce travail à la société CGX Aéro. « C'est donc ADP seul qui décide du contenu de l'étude et qui influe sur les conclusions et donc sur les mesures qui seront à adopter, s'étrangle Gérard Bouthier. Ceci est contraire à ce que recommande le règlement européen : l'ensemble de la procédure devrait être indépendant de toute organisation intervenant dans l'exploitation. »

« C'est vrai, avoue la sous-préfète. La DGAC a donc fait une note pour recadrer l'étude technique. La pratique s'était développée de confier aux exploitants aéroportuaires la rédaction de ce type d'étude. Cela a posé un petit problème... »

Lien vers Le Parisien :

<https://www.pressreader.com/france/le-parisien-paris/20201217/282132114038491>